

DA

DA

DA



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.12.2009
KOM(2009)676 endelig

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

Anden rapport om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet

{SEK(2009)1687}

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-PARLAMENTET

Anden rapport om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet

(EØS-relevant tekst)

I. INDLEDNING

1. I de senere år har de europæiske jernbaner været inde i en periode med store omvæltninger, der dels skyldes udviklingen i de europæiske rammebestemmelser og dels økonomiske, samfundsmæssige og demografiske forhold.
2. På lovgivningssiden er der vedtaget en række foranstaltninger på EU-niveau siden 1990'erne; det drejer sig navnlig om tre lovpakker, som tager sigte på at oprette et integreret europæisk jernbanesystem, der bygger på fri konkurrence mellem jernbanevirksomhederne (se bilag 1¹).
3. Denne udvikling er nu ved at gå ind i en afgørende fase; hvor markedsåbningen i første omgang kun drejede sig om godstransporten, er det nu den internationale passagerbefordring, som åbnes for konkurrence fra den 1. januar 2010. Parallelt hermed er rammebestemmelserne på områderne interoperabilitet og jernbanesikkerhed ændret for nylig med vedtagelsen af hhv. direktiv 2008/57/EF og direktiv 2008/110/EF².
4. Denne løbende udvikling af lovrammerne ligger til grund for lovgivers beslutning om, at Kommissionen kontinuerligt skal overvåge udviklingen på EU's jernbanemarked for at kunne vurdere, hvilke virkninger EU's politiske foranstaltninger har på jernbanemarkedet, og for lettere at kunne fastlægge foranstaltninger, som det vil være hensigtsmæssigt at vedtage og gennemføre på jernbaneområdet i fremtiden.
5. Denne rapport opfylder forpligtelsen til at overvåge EU's jernbanemarked, som det er fastsat i direktiv 2001/12/EF³.
6. En tidligere meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet blev vedtaget den 18. oktober 2007 og opfyldte ligeledes denne forpligtelse⁴. Nærværende rapport er ikke blot en

¹ Denne rapport om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet ledsages af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som omfatter 26 bilag.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet (EUT L 191 af 18.7.2008) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 om ændring af Rådets direktiv 2004/49/EF om jernbanesikkerhed i EU (EUT L 345 af 23.12.2008).

³ Del Va i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 75 af 15.3.2001).

⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet af 18. oktober 2007 (KOM(2007) 609).

ajourføring af det første dokument; den tager også en række nye spørgsmål op i forbindelse med emner, som ikke blev behandlet i den foregående rapport.

II. ORDNINGEN FOR OVERVÅGNING AF JERNBANEMARKEDET

7. Kommissionen har etableret en ordning for overvågning af jernbanemarkedet (Rail Market Monitoring Scheme - RMMS) for at opfylde forpligtelsen til at overvåge markedet.
8. Ved varetagelsen af sine overvågningsopgaver bistås Kommissionen af en arbejdsgruppe, der er sammensat af sagkyndige fra de nationale ministerier og fra jernbanesektoren, herunder arbejdsmarkedets sociale parter. Mellem 2001 og midten af 2009 blev der afholdt toogtyve møder i RMMS-arbejdsgruppen, herunder 4 siden vedtagelsen af den foregående rapport.
9. Dette arbejde har kunnet gøres mere effektivt takket være udarbejdelsen af et standardspørgeskema, som omfatter en lang række indikatorer for forskellige aspekter af jernbanemarkedet (se bilag 26). Kommissionen beklager, at en række medlemsstater enten ikke har udfyldt spørgeskemaet eller kun udfyldt det ufuldstændigt. Af denne årsag er oplysningerne i visse bilag ikke fuldstændige. Det undersøges i øjeblikket i forbindelse med omarbejdningen af den første jernbanepakke, om der skal fastlægges en retlig forpligtelse til at indberette visse oplysninger.
10. Denne analyse bygger på RMMS-arbejdsgruppens arbejde og navnlig på spørgeskemaet, men også på nyere undersøgelser og på statistiske kilder, som Europa-Kommissionen har til rådighed, herunder især fra Eurostat. I forbindelse med den sidstnævnte kilde er det beklageligt, at der mangler transportdata for 2008 på grund af et edb-problem.

III. GENNEMFØRELSE AF DE RETLIGE OG INSTITUTIONELLE RAMMEBETINGELSER

11. Alle medlemsstater med jernbanenet har gennemført direktiverne i den første jernbanepakke. Kommissionen har dog på baggrund af ukorrekt gennemførelse i en række tilfælde – af varierende sværhedsgrad og på flere forskellige områder – fremsendt åbningsskrivelser til 24 medlemsstater i juni 2008 og derefter en begrundet udtalelse til 21 medlemsstater i oktober 2009 (se bilag 3).
12. Navnlig fra 2008 har Kommissionen modtaget en række klager over markedets funktion. De vedrørte især aktørernes adfærd, f.eks. når det gælder forvaltning af terminalerne og adgangen til tjenester. Det er på denne baggrund, at Kommissionen agter at præcisere eller ændre visse bestemmelser i den første jernbanepakke, når den omarbejdes.
13. Herudover bør der gøres opmærksom på den rolle, der spilles af gruppen af tilsynsmyndigheder (se bilag 4), der er oprettet af Kommissionen. Takket være gruppen har det været muligt at igangsætte en frugtbar dialog og at sammenligne de forskellige nationale fremgangsmåder.

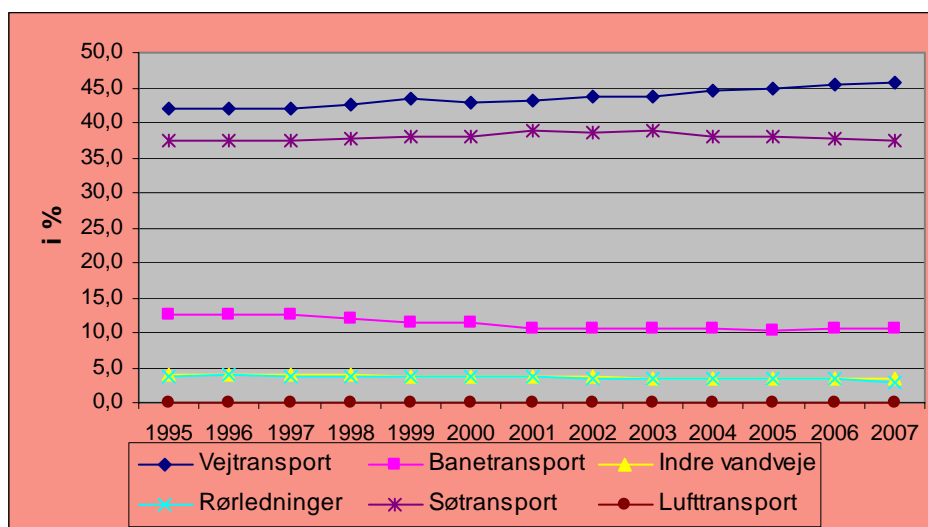
14. Hvad angår den anden jernbanepakke, er de krævede nationale institutioner oprettet (se bilag 4, 5 og 6). Kommissionens tjenestegrene er ved at iværksætte en kontrol af lovgivningens gennemførelse, som navnlig fokuserer på sikkerhedsaspekter.
15. Med hensyn til den tredje jernbanepakke så var fristen for gennemførelse af direktiv 2007/58/EF⁵ vedrørende åbningen af markedet for international jernbanepassagerbefordring i Fællesskabet den 4. juni 2009 (se bilag 2). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet, skulle være gennemført inden den 4. december 2009.
16. Endelig er Det Europæiske Jernbaneagentur, som blev oprettet i 2006, nu helt operationelt. Agenturet bistår med den tekniske gennemførelse af et integreret europæisk jernbanesystem.

IV. JERNBANETRANSPORTMARKEDET I EU⁶

IV.1 Jernbanetransportens resultater i forhold til andre transportformer

17. Jernbanegodstransporten faldt jævnt i de foregående årtier, men har stabiliseret sig siden begyndelsen af dette årti. Således er jernbanernes andel (i tonkilometer) af godstransportmarkedet faldet i EU-27 fra 12,6 % i 1995 til 10,5 % i 2002, mens den i 2007 nåede op på 10,7 %.

Figur 1: Jernbanens andel af godstransportmarkedet (EU-27, 1995-2007)



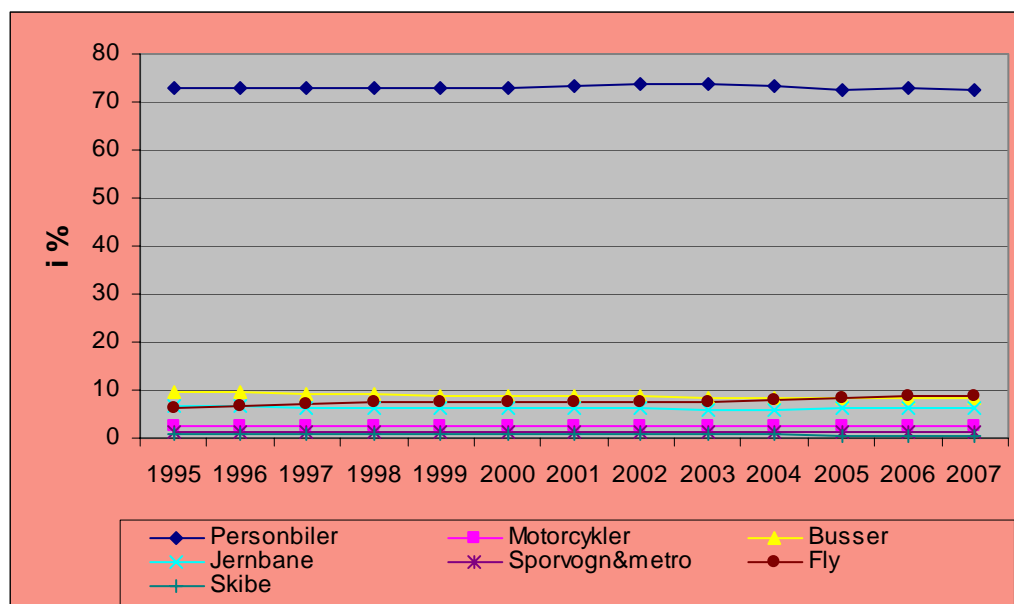
Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009.

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44).

⁶ Cypern og Malta har ingen jernbanenet på deres territorium, så alle henvisninger til EU-12 eller EU-27 omfatter ikke disse to lande.

18. Jernbanens andel af godstransporten på land er ligeledes stabiliseret siden 2002 og ligger på 17,1 %, medens den i 1995 endnu lå på 20,2 %.
19. Inden for personbefordring er det fald, der er sket over de seneste tre årtier, for nylig standset. Jernbanens andel af personbefordringsmarkedet i EU-27 gik fra 6,6 % i 1995 til 5,9 % i 2003, før der skete en stigning til 6,1 % i 2007 (se bilag 7).

Figur 2: Jernbanens andel af personbefordringen (EU-27, 1995-2007)



Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009.

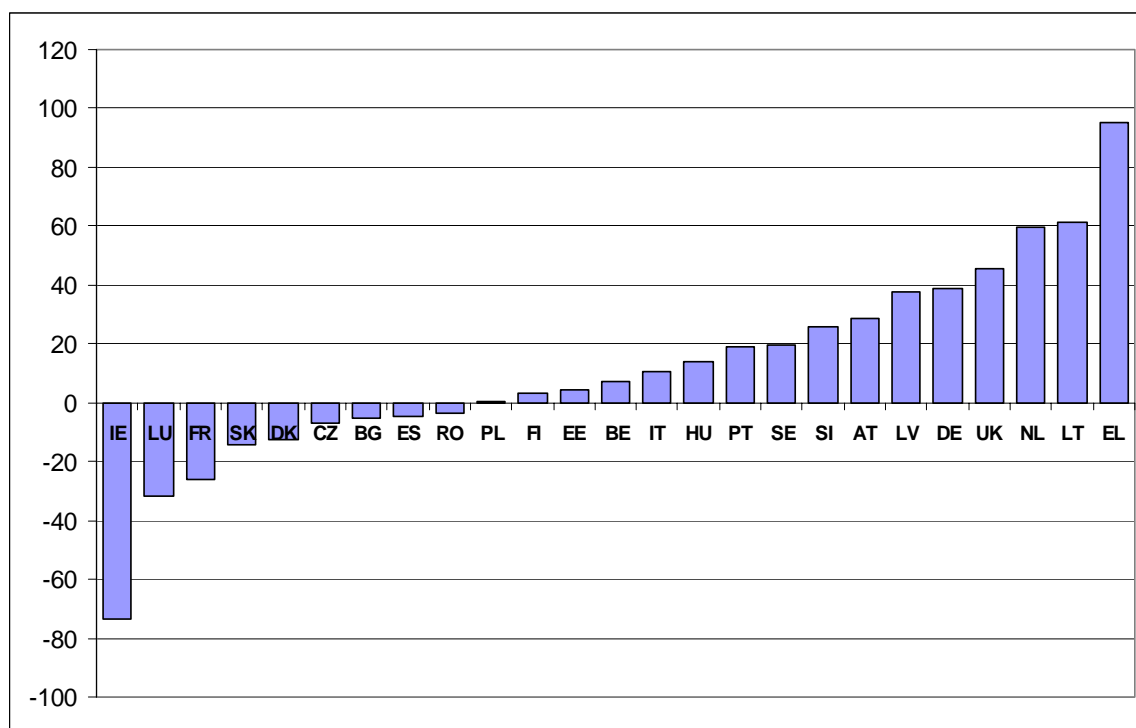
20. Jernbanens andel af den samlede passagerbefordring på landjorden var 6,9 % i 2007 og 6,5 % i 2003.

IV.2 Tendenser for jernbanetransportmængder og -resultater⁷

a) Godstransport

21. Efter en årrække med vedvarende fald i godstransportmængderne – et fald, der var særlig markant i de nye medlemsstater – var der en ikke ubetydelig vækst mellem 2000 og 2007 (se figur 3). Det har navnlig været tilfældet i visse medlemsstater, hvor nyetablerede jernbaneselskaber har erobret en væsentlig markedsandel.

Figur 3: Udviklingen i banegodstransporten 2000-2007



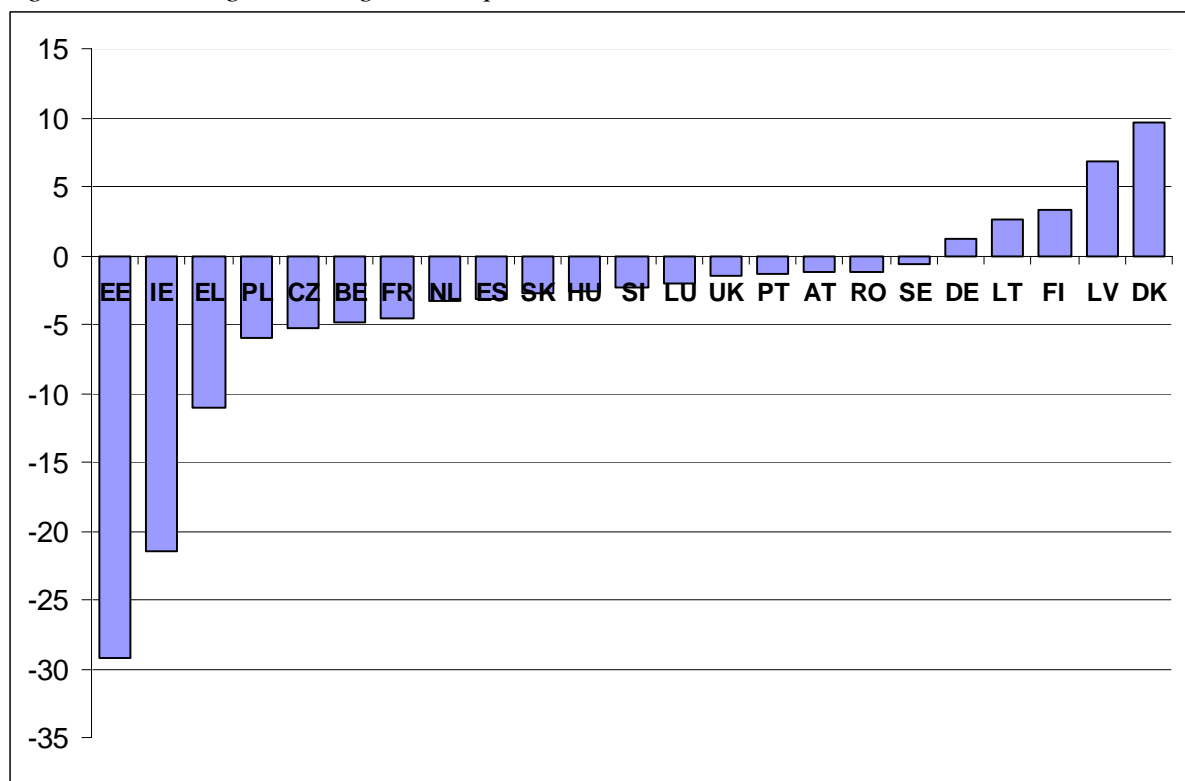
Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009, tabel 3.2.5

22. I 2007 blev der for EU-27 registreret en stigning på 2,8 % i jernbanegodstransporten sammenholdt med 1,1 % for EU-12 og 3,7 % for EU-15 (se bilag 8 ff.).

⁷ "Jernbanetransportresultater" skal forstås som jernbanetransport udtrykt i tonkilometer eller passagerkilometer.

23. I 2008 har der været tale om stærke modsætninger i udviklingen i jernbanegodstransporten udtrykt i tonkilometer; i Estland og Irland faldt den med hhv. 29,2 % og 21,5 %, medens den steg med 9,7 % i Danmark og med 6,9 % i Letland (se figur 4).

Figur 4: Udviklingen i banegodstransporten 2007-2008



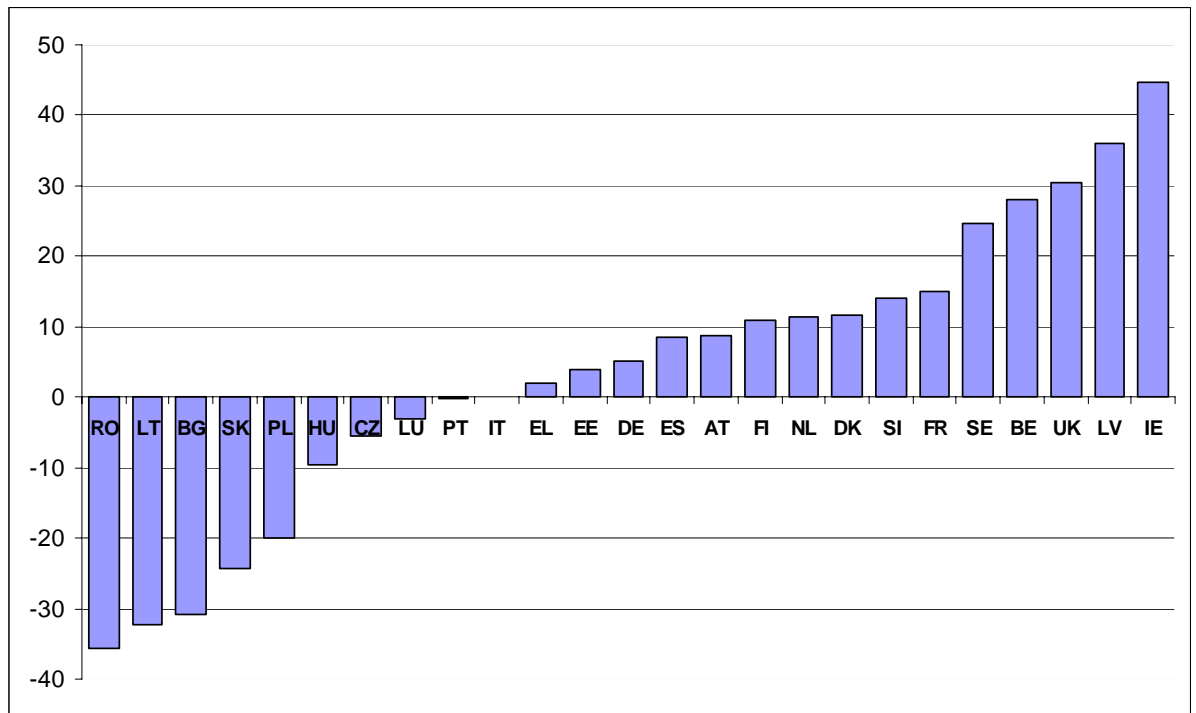
Kilde: RMMS-spørgeskema, som er udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2009

24. Siden midten af 2008 har den økonomiske krise tydeligt kunne mærkes inden for jernbanegodstransportsektoren; krisen har bl.a. ramt hårdt i andre sektorer, som normalt benytter sig af jernbanen til godstransport, f.eks. stålindustrien, den kemiske industri og bilindustrien. Ifølge foreløbige tal fra Fællesskabet af de Europæiske Jernbaner (CER) er nedgangen mellem andet kvartal 2008 og andet kvartal 2009 på ca. 28 % i EU som helhed.

b) Personbefordring

25. Mellem 2000 og 2007 oplevede flertallet af medlemsstaterne - herunder næsten hele EU-15 - en stigning i jernbanepersonbefordringen. Væksten var 44,6 % i Irland, 36,1 % i Letland og 30,5 % i Det Forenede Kongerige. De største fald skete i EU-12, navnlig i Rumænien (-35,7 %), Litauen (-32,3 %) og Bulgarien (-30,8 %) (se fig. 5).

Figur 5: Udviklingen i jernbanepersonbefordringen 2000-2007

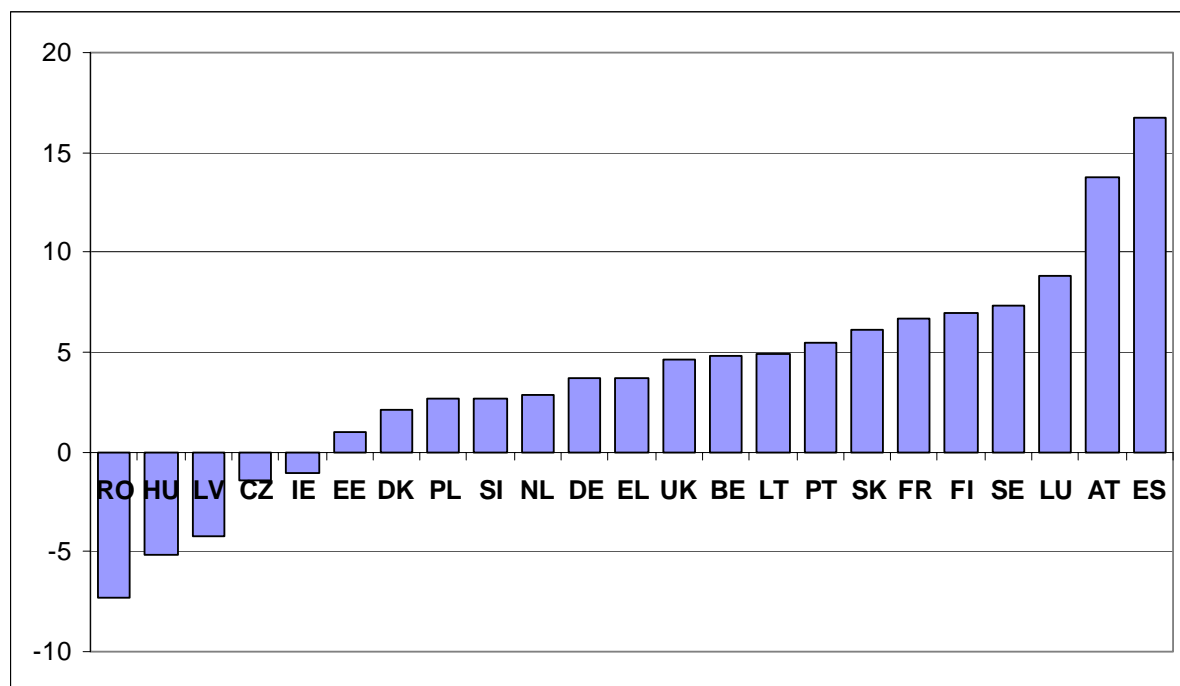


Kilde: EU Energy and Transport in Figures Statistical Pocketbook 2009, tabel 3.3.7

26. Der har været en ekstra stor stigning, når det gælder højhastighedstog. Antallet af passagerkilometer i millioner passagerer steg fra 59 i 2000 til 92 i 2007; heraf står Frankrig for 48 mio., Tyskland for 22 mio. og Italien for 8 mio. Højhastighedstogenes andel af den samlede personbefordring nåede i 2007 op på 23 %; i Frankrig er denne andel næsten 60 %.

27. I 2008 fortsatte væksten i personbefordringen, herunder navnlig i Spanien (+16,7 %), Østrig (+13,8 %) og Luxembourg (+8,8 %). De største fald er registreret i Rumænien (-7,3 %), Ungarn (-5,2 %) og Letland (-4,2 %), som det fremgår af fig. 6.

Figur 6: Udviklingen i jernbanepersonbefordringen 2007/2008



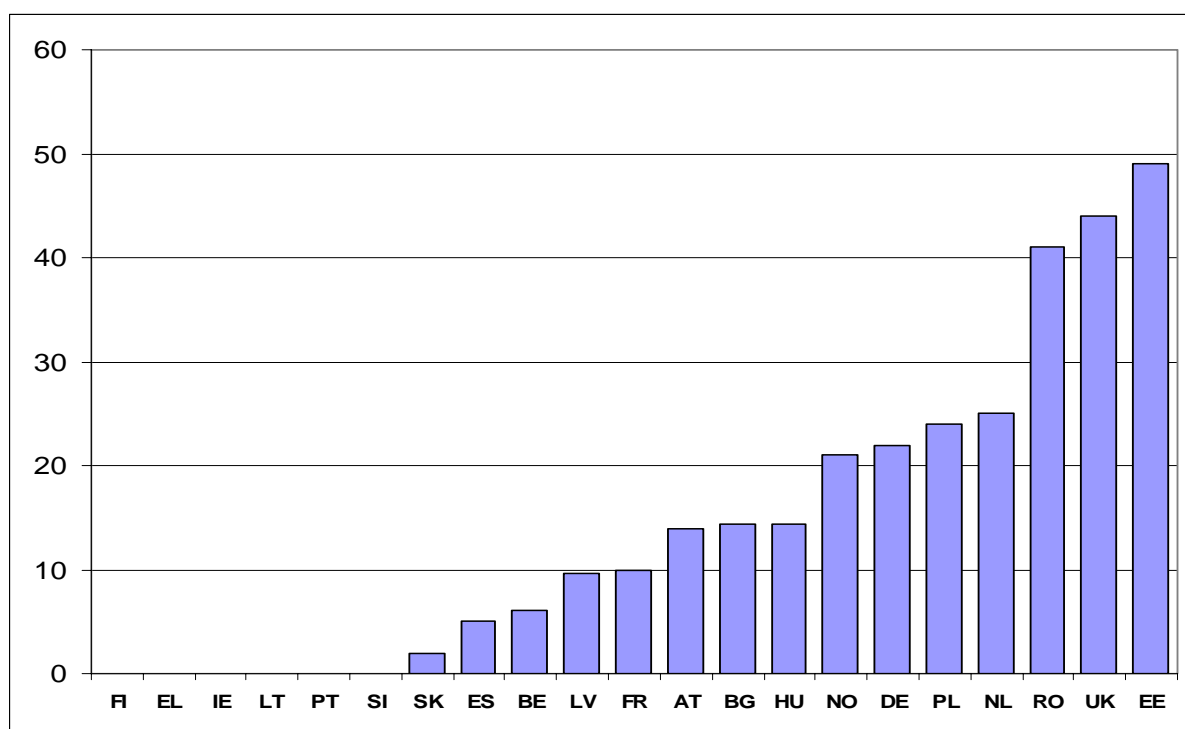
Kilde: RMMS-spørgeskema, som er udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2009

28. Ifølge foreløbige tal fra CER er nedgangen mellem andet kvartal 2008 og andet kvartal 2009 på 5 % i EU-15 og 0,7 % i EU-12. Det lader til, at dette fald er tydeligst blandt forretningsrejsende, hvor faldet nogle steder er på mere end 10 %. Salget af billetter til anden klasse har derimod været nogenlunde stabilt, dels fordi der er kommet kunder til i form af personer, som tidligere rejste på første klasse, og dels fordi jernbaneselskaberne har ført en takstpolitik, som begunstiger anden klasse.

V. ÅBNING AF JERNBANEMARKEDET

29. Inden for godstransporten er der udstedt flere end 600 licenser, heraf 315 i Tyskland og 67 i Polen. Inden for personbefordring er antallet af licenser nu oppe på flere end 450, heraf 302 i Tyskland og 45 i Det Forenede Kongerige.
30. Figur 7 viser den samlede markedsandel for nye jernbanevirksomheder, som udbyder godstransporttjenester. Udtrykt i tonkilometer havde nye markedsaktører den største andel af markedet i Estland (49 %), Det Forenede Kongerige (44 %), Rumænien (41 %), Nederlandene (25 %) og Polen (24 %). Inden for personbefordringen har nye markedsaktører særlig store andele af markedet i Estland (58 %), Sverige og i Det Forenede Kongerige, hvor en række virksomheder, som indgik i den tidligere monopolindehaver, er blevet integreret i forskellige holdingselskaber. Bilag 12 viser fordelingen af markedsandelene blandt de forskellige virksomheder for EU-27.

Figur 7: Nye godstransportoperatørers samlede markedsandel (%) ved udgangen af 2008



Kilde: RMMS-spørgeskema, som er udfyldt af medlemsstaterne i maj/juni 2009

31. For gods findes de mest åbne markeder i Estland, Det Forenede Kongerige og Rumænien (se bilag 13). Der er en række medlemsstater, hvor der i praksis stadig er tale om en monopolsituation. Hvad angår personbefordringen, møder man tit monopoler, som eksisterer side om side, uden at de forskellige jernbaneselskaber konkurrerer med hinanden.

VI. JERNBANEVIRKSOMHEDERNES RESULTATER

a) Beskæftigelsessituationen

32. Ved udgangen af 2008 lå antallet af medarbejdere i selskaber, der udøver erhvervmæssig jernbanetransportvirksomhed, på 118000 i Polen, 112000 i Frankrig og 86000 i Tyskland (se bilag 14). Der er dog forskel på infrastrukturforvalteres og jernbaneselskabers opgaver fra den ene medlemsstat til den anden, og det gør det svært at sammenligne tallene.

b) Økonomisk sundhedstilstand

33. Der er stadig en udpræget forskel i resultaterne for jernbanevirksomheder i EU-15 og i EU-12 (se bilag 15). Den svage finansielle situation, som gør sig gældende for jernbanevirksomheder i EU-12, skyldes først og fremmest underbetaling for offentlig service, virksomhedernes fortsatte gæld til staten og nogle operatørers investeringer i de senere år, som ikke er økonomisk bæredygtige. Den aktuelle økonomiske krise

påvirker hele EU-27, så derfor er der tale om en generelt dårlig økonomisk situation for virksomhederne.

c) Rullende materiel

34. Markedets vækstrate i perioden 2007-2013 blev i 2008 af Sammenslutningen af Europæiske Jernbaneindustrier (UNIFE)⁸ skønnet til at blive 2,2 % på verdensplan. På grund af krisen bliver vækstraten dog sikkert lavere, og det påvirker i høj grad indkøbet af rullende materiel beregnet til godstransport.
35. Frem til 2013 forventes sektoren for højhastighedstog at være den mest dynamiske i den vestlige del af Europa, medens det i den østlige del forventes at være konventionelle tog til personbefordring og godstransport.

d) Tjenestekvalitet og kriterier for sammenligning af billetpriser

36. Tjenestekvaliteten inden for banegodstransporten i EU, som blev beskrevet i en meddelelse i 2008⁹, er stadig vanskelig at måle, idet der generelt mangler indikatorer for kvaliteten. Hvor de findes, f.eks. for intermodal transport (se bilag 16), viser det sig, at tjenestekvaliteten stadig er utilstrækkelig.
37. Når det gælder personbefordring, er der stadig stor utilfredshed blandt forbrugerne med nær- og fjerntrafikken: mindre end halvdelen af passagererne er tilfredse ifølge en undersøgelse, som Kommissionen har gennemført (se bilag 23)¹⁰.
38. I en anden undersøgelse¹¹ fremhæves det, at prisen på togbilletter er meget forskellige i medlemsstaterne; en andenklassesbillet til en strækning på 200 km koster ca. 60 EUR i Det Forenede Kongerige og 48 EUR i Tyskland, men kun 5,50 EUR i Bulgarien og 6 EUR i Letland. I EU-15 koster billetten mindst i Grækenland (8 EUR), i Portugal (14 EUR) og i Belgien (17 EUR).

e) Sikkerhed

39. I henhold til rapporten fra Det Europæiske Jernbaneagentur var der i alt 1517 ulykkesofre i forbindelse med banetransport i 2007 mod 1319 det foregående år, og det skyldes navnlig en væsentlig stigning i antallet af ulykkesofre i jernbaneoverskæringer i niveau. 70 togpassagerer omkom ved ulykker i EU i 2007, medens der blev dræbt flere end 40000 personer på vejene. Desuden er antallet af togpassagerer involveret i ulykker faldet fra 400 i 1970 til blot 77 i 2006 (se bilag 24).

VII. JERNBANEINFRASTRUKTUR

a) Banenettets længde

⁸ Undersøgelsen "UNIFE Worldwide Rail Market Study – status quo and outlook 2016" fra 2008.

⁹ Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet af 8. september 2008 "Banegodstransportens kvalitet" [KOM(2008) 536 endelig – ikke offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende].

¹⁰ Kilde: IPSOS-undersøgelser fra 2006 og 2008 om kundernes tilfredshed.

¹¹ Kilde: UBS-undersøgelse om priser og lønninger fra 2009.

40. Banenettet i EU har en samlet længde på ca. 212000 km. De længste banenet findes i Tyskland (33890 km), Frankrig (29918 km) og Polen (19419 km) (se bilag 17). Malta og Cypern har ingen jernbaner. Tjekkiet, Belgien og Luxembourg har den største banetæthed (hhv. 122, 111 og 106 km/km²).
41. I 2008 omfattede det europæiske banenet 5764 km højhastighedsbaner i Frankrig, Spanien, Tyskland, Italien, Belgien og Det Forenede Kongerige. Højhastighedsbanenettet udvides i øjeblikket meget, navnlig i Spanien, hvor der i øjeblikket bygges mere end 1600 km banenet (se bilag 18).

b) Udviklingen i infrastrukturinvesteringer

42. EU-12 er kendetegnet ved lave investeringer i jernbanetransport. Ifølge CER's tal for 2006 er de gennemsnitlige investeringer pr. km i banenettets vedligeholdelse 5 gange højere i EU-15 end i EU-12 (se bilag 20).
43. Derudover stagnerer investeringerne i banenettet, som samfinansieres som led i samhørighedspolitikken, når man sammenligner med tallene for perioden 2000-2006. Dette sker til trods for, at der er skabt gunstige rammer i form af en stigning på 69 % i budgettet, der er allokeret til transport under regionalpolitikken. I EU-12 er jernbanens andel af de samlede nationale investeringer i transportsektoren størst i Slovenien (45,6 %), Litauen (36,5 %), Tjekkiet og Slovakiet (34 %) og lavest i Polen (20,8 %). Investeringerne i vejinfrastruktur er i det vestlige Europa, og navnlig også i EU-12, fortsat meget højere end investeringerne i banenettet, som det også fremgår af en undersøgelse gennemført af International Transport Forum (ITF)¹² (se bilag 19).

c) Brugerafgifter og flerårige kontrakter

44. Ifølge ITF er der store forskelle i brugerafgifterne for adgang til banenettet fra den ene infrastrukturforvalter til den anden (se bilag 21). De er generelt set meget høje for banegodstransport i de nye medlemsstater, herunder navnlig i Slovakiet og de baltiske lande; de er lavest i Danmark, Spanien og Sverige. Brugerafgifterne for Intercitytog er højest i Belgien, Litauen og Tyskland og lavest i de nordiske lande.
45. Ifølge Den Internationale Union for Kombineret Jernbane-Landevejstransport (UIRR) har den økonomiske krise dog fået nogle infrastrukturforvaltere til at sætte brugerafgifterne ned, herunder navnlig i Polen og Slovakiet.
46. Hvad angår de flerårige kontrakter, så blev der i Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet¹³ anbefalet en række foranstaltninger, som medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne kunne anvende til at sikre et godt tjenestekvalitetsniveau og den nødvendige finansielle ligevægt. Der er indgået flerårige kontrakter mellem infrastrukturforvaltere og jernbaneselskaber i et halvt dusin medlemsstater (se bilag 22).

¹² Undersøgelsens titel er "Charges for the Use of Rail Infrastructure 2008".

¹³ Meddelelsen "Flerårige kontrakter om jernbaneinfrastrukturens kvalitet", KOM(2008)54 af 6. februar 2008.

d) Indførelse af ERTMS

47. Indførelsen af ERTMS (European Railway Traffic Management System) er en vigtig indikator for, hvordan udviklingen forløber med hensyn til interoperabilitet. Ved udgangen af 2009 er ca. 3000 km af EU's banenet udstyret med ERTMS. I henhold til de nationale planer for indførelsen skal ERTMS-banenettet omfatte 20000 km ved udgangen af 2012 og 30000 km ved udgangen af 2020.
48. Der blev vedtaget en europæisk plan for indførelsen den 22. juli 2009. Denne plan tager udgangspunkt i de nationale planer, men er fokuseret på de strækninger, der er vigtigst i europæisk sammenhæng. Den omfatter derfor ikke alle foranstaltninger i de nationale planer, men gør indførelsen obligatorisk på visse hovedtransportakser inden for fastsatte frister. Frem til 2020 forbindes de vigtigste europæiske knudepunkter således med et ERTMS-banenet, og det åbner for nye muligheder for banegodstransportoperatørerne.

VIII. KONKLUSIONER

49. Denne rapport beskriver de vigtigste tendenser, der er observeret på EU's jernbanemarked i de seneste år og navnlig i 2008. Bortset fra virkningerne af den aktuelle økonomiske krise, som endnu ikke kan forudses, kan det konstateres, at oprettelsen af et integreret europæisk jernbanesystem og den gradvise åbning af markedet for konkurrence har gjort det muligt at stabilisere banetransportens andel af den samlede transport.
50. Denne rapport giver også mulighed for at gøre status over de første virkninger af krisen, som sektoren har mærket siden midten af 2008. Virkningerne er mere udprægede for godstransporten end for personbefordringen. Desuden rammer krisen først og fremmest det rullende materiel, idet infrastrukturen sandsynligvis vil nyde godt af medlemsstaternes planlagte konjunkturstimulerende foranstaltninger.
51. De planlagte konjunkturprogrammer vil tilføre jernbanesektoren omkring 20 mia. EUR, hovedsagelig i EU-15. Der hersker dog en vis tvivl om, hvorvidt medlemsstaterne kan finansiere alle investeringer set i lyset af de forventede budgetvanskeligheder og stigende gældsbyrder. EU har på sin side mobiliseret alle disponible midler for at bidrage til de konjunkturstimulerende foranstaltninger og udbygningen af de transeuropæiske net og har navnlig fremskyndet allokeringen af 500 mio. EUR fra TEN-T-budgettet.
52. Det kan dog også konstateres, at den aktuelle krise fremskynder konsolideringsaktiviteterne i banegodssektoren, hvilket fremgår af visse grupper fremstød i andre lande, f.eks. DB Schenker, jf. fig. 8.

Figur 8: Vigtigste fusioner/opkøb i jernbanesektoren siden 2005

År	Virksomhed	Overtager kontrollen med	af virksomheden
2005	DB Schenker (DE)	98 %	RBH (DE)
2005	Trenitalia (IT)	51 %	TX Logistik (DE)
2006	Babcock & Brown (AU)	100 %	Crossrail (CH)
2007	DB Schenker (DE)	100 %	WS (UK)
2007	DB Schenker (DE)	55,1 %	Tansfesa (ES)
2008	DB Schenker (DE)	49 %	Nord Cargo (FR)
2008	SNCF (FR)	75 %	ITL (DE)
2008	OKD Doprava (CZ)	100 %	Viamont Cargo (CZ)
2008	Rail Cargo Austria (AT)	55 %	Linea (FR)
2008	Veolia (IT)	100 %	Rail4Chem (DE)
2009	DB Schenker (DE)	100 %	PCC (PL)
2009	Europorte 2 (FR)	100 %	Veolia Cargo (FR)
2009	SNCF (FR)	100 %	Veolia Cargo (DE)
2009	Veolia Transport (IT)	50 %	Transdev (FR)
2009	DB Schenker (DE)	95 %	PTK Holding (PL)

Kilde: Mofair ("*Wettbewerber-Report Eisenbahn 2008-2009*"); Europa-Kommissionen

53. Derudover kan det konstateres, at der stadig er en ulighed mellem EU-15 og EU-12, hvor jernbaneselskabernes finansielle situation ofte stadig er noget usikker. Visse operatører har måttet indføre deltidsarbejde i stor stil, f.eks. i Slovakiet, eller har måttet afskedige medarbejdere, f.eks. i Bulgarien.
54. Der vil være fornyet vækst i banegodssektoren i takt med, at der etableres godstogskorridorer¹⁴, og også i takt med, at trafikken mellem EU og nabolandene vokser. Det er i dette lys, de igangværende traktatforhandlinger med Balkanlandene, processen for EU's tiltrædelse af Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer (OTIF) og det tekniske samarbejde med samarbejdsorganisationen for jernbaneselskaber (OSJD) skal ses.
55. I forbindelse med overvågningen af jernbanemarkedet offentliggøres snart to undersøgelser, som i øjeblikket gennemføres på Kommissionens vegne. Det drejer sig henholdsvis om en undersøgelse af situationen og perspektiverne for den internationale trafik og en undersøgelse af reguleringsmulighederne med sigte på yderligere åbning af jernbanemarkedet.

¹⁴ Forslag til forordning om et banenet med henblik på konkurrencedygtig godstransport, 11. december 2008.